# MONOCYCLOPÉDIE

## Un projet collectif d'encyclopédie sur le monocycle

Version 2, révision 0, 5 avril 2005

# A propos de ce document

Si j'ai rédigé la première version de ce document, mon souhait est que **la communauté monocycliste francophone s'en empare, l'enrichisse, le corrige et le complète, pour constituer à terme une "encyclopédie" du monocycle.** Pour essayer de garder une certaine cohérence, je me propose de centraliser toutes les propositions, ajouts, modifications que vous souhaiteriez y apporter, et régulièrement diffuser de nouvelles versions mises à jour.

Les contributions peuvent aller d'une simple photo ou croquis illustrant un propos à un chapitre entier et cohérent sur un sujet donné. Ce document se veut évolutif, n'hésitez pas à proposer des modifications, ajouts, ou correction au texte qui existe déjà. La bibliographie commentée ou le glossaire ont désespérement besoin de vos contributions. On peut envisager plein de sujets, comme l'histoire du monocycle, la physique ou la mécanique du monocycle, comment contruire une aire de trial pour monocycle, etc...

**Les contributions, remarques, commentaires ou autres concernant ce document doivent être envoyées exclusivement à l'adresse email**: monocyclopedie@monocycle.info
Si vous souhaitez une version éditable de ce document (contrairement à la version PDF "figée"), demandez-là à cette adresse email.
Par ailleurs, un fil de discussion relatif à cette "monocyclopédie" existe dans la rubrique "divers" du forum du site http://monocycle.info.

## *Licence*

Afin d'assurer la plus grande transparence dans ce travail, et que tout le monde puisse en profiter, celui-ci est diffusé sous licence Creative Commons. Cette licence permet l'utilisation, la diffusion, le partage, la modification du document, à condition que cette même licence soit appliquée, et que les sources soient citées.
La diffusion à des fins commerciales n'est pas autorisée, toutefois, la vente à prix coûtant de tirages de ce document est bien sûr possible. Une copie de la licence protégeant ce document peut être consultée à l'adresse suivante: http://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0/fr/

Ce document a été entièrement créé avec des logiciels "libres", en l'occurrence la suite bureautique OpenOffice.

## *Auteurs*

Tous les auteurs et contributeurs sont cités.
Nous reprenons ici une liste des personnes ayant contribué à la version courante du document, par ordre alphabétique.

Max Bernery, Maud Caillaud, Robin Gibaud, Eric Le Gall, Ange Nguyen Tam Truc, Philippe Quaglia.

Relecture et corrections: Marielle Guirlet.

La mise en page et la coordination du document sont assurées par Philippe Quaglia.
Sauf mention contraire dans la légende, les photos sont également de Philippe Quaglia.

## *Versions*

Janvier 2005: Version 1, première version publique

5 Avril 2005: Version 2

Les modifications apportées dans cette nouvelles version sont résumées ci-dessous. Les principales sont deux méthodes d'apprentissage qui ont été proposées indépendamment par deux personnes (que vous retrouverez dans la liste des auteurs). J'ai d'abord essayé de fusionner les deux méthodes en une seule, mais je n'ai pas réussi à faire quelque chose de cohérent, chacune d'entre elle étant complète, logique et bien décrite. Je vous propose donc les deux méthodes ici, à vous de trouver celle qui vous convient le mieux. Merci encore à Eric et Ange pour leurs deux contributions !

- corrections de quelques fautes d'orthographe, quelques modifications dans le chapitre "A propos de ce document".
- le nom des rédacteurs des chapitres apparaît maintenant clairement
- ajout d'une photo présentant des monocycles de différents diamètres de roue.
- ajout de quelques mots dans le glossaire.
- ajout d'un livre dans la bibliographie.
- deux nouvelles méthodes sur l'apprentissage.

# Table des matières

A propos de ce document....2
Licence....2
Auteurs....2
Versions....3
Chapitre 1: Description, critères de choix et entretien des monocycles....6
Introduction....6
Différents monocycles pour différentes pratiques....6
Sports collectifs....6
Athlétisme....6
Artistique....6
Tout terrain....6
Trial....7
Longue distance....7
Le monocycle, élément par élément....7
La roue....7
La jante....8
Les rayons....9
L'axe....10
Le pneu....11
La chambre à air....12
Les manivelles....12
Les pédales....13
La fourche....14
La selle....14
Le tube de selle....15
Accessoires....16
Entretien....17
Sens des pédales....17
Serrages....17
Rotation du pneu....17
Autre problèmes....18
Quelques outils utiles....18
Tentative de résumé....18
Chapitre II: Apprendre à rouler à quelqu'un....20
Initiateurs de monocycle....20
Environnement....20
Matériel....20
Personnes....21
Chapitre III: apprendre à rouler seul: première méthode....22
1: Rouler avec assistance....22
1ère étape: monter sur le monocycle....22
2ème étape: apprendre à descendre....23
3ème étape: rouler avec assistance....23
2 : Rouler seul....24
1ère étape: monter sur le monocycle....24
2ème étape: rouler seul en monocycle....25
3 : Faire du sur-place....25
4 : Rouler à reculons....26

1ère étape : le sur-place à un tour..... 26
2ème étape : progresser face à un mur .....27
3ème étape : finaliser votre apprentissage..... 27
5 : Les sauts ..... 27
1ère étape : les sauts sur place..... 28
2ème étape : sauter face au trottoir..... 28
3ème étape : finaliser son apprentissage : sauter le trottoir en roulant..... 28
Chapitre IV: apprendre à rouler seul: deuxième méthode.....29
1: Les premiers pas.....29
2: Se préparer à rouler..... 29
3: S'élancer .....30
4: Se perfectionner.....31
Glossaire.....34
Bibliographie commentée..... 35
Ouvrage en français.....35
Ouvrages en autres langues..... 35

# Chapitre 1: Description, critères de choix et entretien des monocycles

**Philippe Quaglia**

## *Introduction*

La pratique du monocycle en France, depuis l'année 2002, semble se développer rapidement. En témoigne la création récente d'une fédération, ou encore l'apparition de portails internet de référence. Cette évolution est aussi suivie par le marché, où l'on trouve maintenant une offre importante de matériel de qualité, ainsi que quelques magasins ou sites de vente par correspondance spécialisés dans le monocycle.
De nombreux débutants rejoignent ce sport, et devant la diversité du matériel proposé, il a semblé nécessaire de produire un document servant de "référence technique" aux nouveaux venus dans ce sport. Les différentes questions posées sur les forums du site monocycle.info reflètent bien la perplexité des pratiquants isolés cherchant à acquérir un nouveau monocycle, et leur perplexité devant les différentes options possibles.

## *Différents monocycles pour différentes pratiques*

Selon la pratique, le monocycle doit avoir différentes spécificités. La liste non exhaustive ci-dessous en récapitule les principales pour les pratiques les plus courantes.

### Sports collectifs

Les sports collectifs pratiqués à monocycle sont essentiellement le basket et le hockey. Les qualités demandées au monocycle sont la maniabilité et la rapidité des accélérations. Dans le cas fort probable d'une pratique en salle, il peut y avoir des contraintes supplémentaires comme des pédales en plastique et des pneus non marquants.

### Athlétisme

Dans cette discipline, on recherche la vitesse pour toutes les courses... de vitesse, et une bonne solidité du monocycle pour les compétitions de saut en hauteur et en longueur. La pratique de l'athlétisme en compétition impose un diamètre maximal de roue, et des longueurs minimales de manivelles.

### Artistique

Maniabilité, solidité, et une tête de fourche plate permettant d'y poser un ou deux pieds sont les principaux critères pour un monocycle destiné à une pratique artistique. Pneu non marquant et pédales en plastique sont là aussi quasi obligatoires.

### Tout terrain

Pour cette activité, on a besoin de pédales et d'un pneu qui accrochent. Comme les distances parcourues peuvent être importantes, on peut vouloir aussi un monocycle assez rapide et confortable. On voit aussi souvent des pneus de grosse section qui permettent de "gommer" le micro relief du terrain et surtout d'absorber les chocs. Enfin, certains pratiquants adeptes des grandes descentes équipent leur monocycle tout terrain d'un frein.

### Trial

Sauts extrêmes, figures acrobatiques, les monocycles sont mis à rude épreuve dans cette discipline. La robustesse est un critère de choix primordial. Les pneus de grosse section sont ici aussi de mise, pour amortir les gros sauts.

### Longue distance

Le confort et la vitesse de croisière sont ici recherchés. Parfois, ces monocycles sont aussi équipés d'un frein, d'un bidon d'eau, d'un compteur, ou même de repose poignets....

## *Le monocycle, élément par élément*

Dans ce chapitre, nous allons passer en revue les pièces constituant un monocycle, et présenter leurs différents types selon l'usage du monocycle que l'on souhaite faire.

*Figure 1:Un monocycle en pièces détachées: roue, pneu et chambre à air, fourche, paire de manivelles, paire de pédales, selle et tube de selle.*

### La roue

La plupart des monocycles sont vendus complets. On peut néanmoins acheter une roue séparément, et les puristes pourront même se constituer une roue sur mesure, en assemblant les pièces achetées séparément. De manière générale, il vaut mieux éviter d'acheter un monocycle avec une roue en plastique. En effet, ces roues ne sont pas très solides, et surtout, ne sont pas réparables.

## La jante

C'est l'anneau métallique sur lequel est monté le pneu, et qui est relié à l'axe par les rayons. Les jantes de bonne qualité sont en aluminium, on trouve encore sur les monocycles bas de gamme des jantes en fer. La jante est percée pour le montage des rayons, en général 36 ou 48 rayons. Dans certains cas, chaque trou de perçage des rayons peut avoir un petit oeillet, ce qui est en général gage de qualité. Certaines jantes ont une "double paroi", ce qui augmente encore leur solidité. Enfin, pour alléger la jante, certaines d'entre elles sont ajourées entre les trous des rayons.

*Figure 2: Sur cette jante, les trous de perçage des rayons ont un oeillet.*

La jante est un élément standard que le monocycle partage avec le vélo.
En choisissant la jante, on choisit le diamètre de la roue du mono. Ce choix de diamètre donne lieu à des discussions sans fin: lequel choisir ?
D'abord, réglons le problème des unités: par tradition, les diamètres de roue sont encore exprimés en pouces, dont l'abréviation est: ". On notera ainsi: une roue de 24". Un pouce correspond à 2,54 cm.
Les diamètres rencontrés en monocycle sont: 16", 20", 24", 26", 28", 30" et 36". Les plus courants sont sans conteste 20" et 24", dans une moindre mesure 26", et , pour les monocycles d'enfants, 16". Les autres diamètres sont plutôt rares.

Le tableau page suivante donne la correspondance entre le diamètre en pouce et celui en centimètre, et le développement, c'est à dire la distance parcourue pour un tour de roue.

| ***Diamètre de roue en pouce*** | ***Diamètre de roue en cm*** | ***Distance parcourue pour un tour de roue, en m*** |
|---|---|---|
| 16 | 41 | 1,27 |
| 20 | 51 | 1,59 |
| 24 | 61 | 1,91 |
| 26 | 66 | 2,07 |
| 28 | 71 | 2,23 |
| 30 | 76 | 2,39 |
| 36 | 91 | 2,87 |

*Figure 3: de gauche à droite: un mono 20" freestyle, un 24" basket, un 26" tout terrain (avec frein hydraulique et sa poignée sous la selle), et un 28" de route.*

Alors, comment et que choisir ?
Grossièrement, une plus grande roue permet de rouler plus vite, et "gomme" mieux les petites irrégularités du sol. Une petite roue est plus agile, et...moins encombrante. La différence de manœuvrabilité entre une 20" et une 24" est flagrante lorsque vous essayez par exemple de faire des virages très serrés à grande vitesse. Essayez, et constatez par vous-même...
Pour la pratique de la technique (freestyle par exemple), les petites roues sont préférées car elles permettent de réaliser beaucoup plus facilement des figures telles que marcher sur la roue, et toutes les figures debout.
Un autre des paramètres à prendre en compte est le choix des pneus, qui est très variable selon les diamètres recherchés (voir le chapitre pneus).
Dernière chose pour ajouter à la complexité du choix, il ne faut pas oublier que la longueur des manivelles est un paramètre au moins aussi important que le diamètre de la roue pour la vitesse et le comportement du mono. Là encore, reportez-vous au chapitre correspondant....

## Les rayons

Les rayons relient la jante à l'axe du monocycle. Ils donnent à la roue sa rigidité et sa souplesse, et sa forme. Les rayons ont en général une tête qui s'emboîte dans l'axe, et l'extrémité qui est fixée à la jante est filetée. La fixation se fait donc avec un écrou du côté de la jante. Généralement, ces écrous ont un méplat qui permet de les serrer sans avoir à démonter le pneu. Les extrémités des rayons peuvent dépasser légèrement à l'intérieur de la jante, et afin d'éviter d'endommager la chambre à air, on dispose un "fond de jante", bande en caoutchouc épais qui est disposée au fond de la jante et recouvre donc les extrémités des rayons. Tout comme les jantes, les rayons sont un élément standard que le monocycle partage avec les vélos.

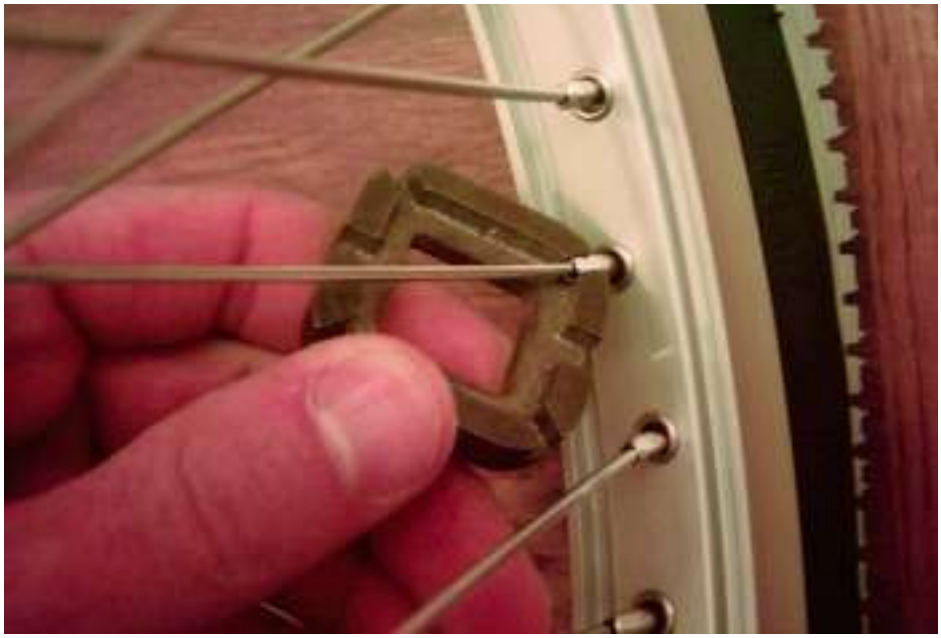

*Figure 4: Le serrage des rayons, avec une clef spéciale.*

Le montage des rayons doit être effectué dans un ordre particulier, et leur serrage permet d'obtenir une roue non voilée. Ce montage nécessite un bon tour de main ! Quand une roue a été voilée, on peut en général la dévoiler en agissant sur le serrage des rayons. Là encore, il faut cependant une bonne expérience, sans quoi l'opération devient vite déprimante...
Les roues sont montées généralement en 36 ou 48 rayons. Un plus grand nombre de rayons procure une meilleure rigidité, ce qui peut être nécessaire pour les personnes lourdes, ou brutales avec leur monocycle. En revanche, un plus grand nombre de rayons alourdit la roue.

## L'axe

L'axe relie les manivelles à la roue, et transmet ainsi toute la force du pédalage, en plus de soutenir le poids du monocycliste. Il encaisse ainsi de très fortes contraintes, notamment par exemple lors des sauts. C'est souvent la pièce faible du monocycle. Les axes sont spécifiques aux monocycles, vous n'en trouverez que chez les fabriquants ou revendeurs spécialisés dans le monocycle. Ils sont en général vendus avec des roulements, emboutis sur l'axe. Sur l'axe sont montés deux disques percés dans lesquels vont venir se loger les têtes des rayons. Si vous avez choisi une jante prévue pour 48 rayons, ces disques doivent être percés également de 48 trous, sinon vous ne pourrez pas monter tous vos rayons. Les extrémités de l'axe permettent de monter les manivelles. Sur les axes classiques, cette extrémité est de section carrée, terminée par un filetage. C'est le même montage que sur les vélos.
Cependant, depuis quelques années, les constructeurs se sont attaqués au problème de la solidité des axes, car les axes "classiques" cassent souvent si on les utilise en trial. Ils l'ont résolu en utilisant des axes de vélo BMX. Généralement plus lourds que les axes classiques, ils imposent aussi d'utiliser des manivelles de type spécial car pour un meilleur couplage entre l'axe et les manivelle, la section de montage n'est plus carrée, mais généralement en étoile. On a alors un seul couple axe/manivelle possible, extrêmement solide. En revanche, on perd l'avantage de disposer du vaste choix de manivelles disponibles depuis quelques années.

*Figure 5: Sur cette photo, on voit nettement l'emmanchement carré destiné à recevoir la manivelle. On voit aussi le disque sur lequel viennent se monter les têtes des rayons. Ici, il s'agit d'une jante à 48 rayons.*

## Le pneu

Tant que le monocycle restait cantonné à son usage circassien, le pneu n'était pas un élément très important. Avec l'avènement du tout terrain et du trial, il est devenu nécessaire d'avoir de bons pneus. Les pneus sont caractérisés par deux nombres, le premier représentant son diamètre, qui doit donc correspondre à celui de la jante, le second représente la section du pneu. Par exemple, on pourra lire: 26x1.95, pour un pneu de 26" de diamètre et de 1.95" de section. Un pneu de grosse section a une largeur de roulement plus importante, il contient aussi plus d'air, ce qui lui donne un meilleur rebond. Le volume d'air dans le pneu augmente comme le carré de la section, ce qui signifie qu'un pneu de section 3 contient quatre fois plus d'air qu'un pneu de section 1.5. En trial ou en tout terrain, les utilisateurs apprécient beaucoup le rebond et l'amortissement donnés par une grosse section. Attention toutefois à ce que le pneu une fois gonflé ne soit pas plus large que la fourche du monocycle (ce problème est réel pour les sections au delà de 2.5"). Le poids du pneu augmente aussi considérablement quand on utilise des sections importantes, et peut modifier fortement le comportement du monocycle. C'est un critère auquel il faut prêter attention.
Le diamètre et la section du pneu sont presque toujours indiqués sur son flanc.
Le profil du pneu est également un paramètre important. Les crampons permettent de bien accrocher sur tout terrain, ou dans la boue, et sont donc parfait pour le tout terrain. En revanche, pour rouler sur du béton, ils sont plutôt une gêne, et un pneu à profil plus lisse est alors préférable. Certains pneus ont un sens de roulement, il est alors indiqué par une flèche dessinée sur le flanc. Il faut veiller à respecter ce sens lors du montage.
La gamme la plus large de pneus est celle disponible pour le VTT, qui est au diamètre 26". Le choix est immense, et la gamme des prix également. A ma connaissance, la section maximale disponible est de 3". Pour les autres diamètres de roue de 20" ou 24", le choix est déjà plus

restreint, mais des pneus de bonne qualité sont tout de même disponibles depuis quelques années. Pour les roues de 28", la gamme des pneus disponibles est celle des vélos de route ou des vélos tout chemins, assez vaste également. Pour tous les autres diamètres, le choix est extrêmement restreint. Par exemple, pour le pneu de 36", je n'ai trouvé qu'une seule marque, qui propose ce pneu à près de 80 Euros !
Enfin, pour les utilisations en salle (pour le freestyle ou les sports collectifs par exemple), il est souvent demandé d'avoir des pneus qui ne laissent pas de marque, qui sont en général blancs ou gris. Ce type de pneus n'est pas très facile à trouver, et ne semble exister qu'en diamètre de 20 ou 24".

## La chambre à air

La chambre à air est un élément assez standard, vous pouvez monter sans crainte celle que vous trouverez dans votre magasin de vélos préféré. Elle doit correspondre au diamètre du pneu, et des modèles spéciaux peuvent être nécessaires pour les pneus de forte section (supérieure à 2.5").
Il existe trois types d'embouts sur les chambres, un de type "automobile" (appelé parfois embout "Schrader"), qui semble devenir de plus en plus fréquent, et le style classique avec un mince pas de vis. En Allemagne existe un autre type d'embouts, pas très pratique, mais dont le pas de vis est le même que celui de l'embout "classique".
Attention, les pompes ne sont pas compatibles avec tous les types d'embouts, prêtez y attention lorsque vous achetez une nouvelle chambre à air (ou une nouvelle pompe)...
L'avantage d'une chambre avec un embout automobile, c'est que l'on peut sans problème aller regonfler à la station service la plus proche (gratuitement en général).
La réparation des chambres se fait avec des rustines ou des bombes anti-crevaison de manière tout à fait similaire et avec le même matériel que pour les vélos.

*Figure 6: Les trois différents types de vannes: de gauche à droite: la vanne voiture, la vanne "vélo classique" et la vanne allemande.*

## Les manivelles

Tout comme l'axe, les manivelles subissent aussi des contraintes très importantes. En conséquence, ce sont des pièces massives, et jusqu'à il y a quelques années, on ne trouvait que des manivelles en acier, assez lourdes. Comme les manivelles sont excentrées par rapport au plan de rotation de la roue, des manivelles massives tendent à faire basculer la roue d'un côté à

l'autre lorsque l'on roule. On gagne ainsi beaucoup à monter des manivelles légères, en aluminium, que l'on trouve maintenant couramment depuis quelques années.
Comme indiqué dans le chapitre relatif aux axes, le montage des manivelles sur l'axe se fait soit grâce à un emmanchement carré standard, soit, pour les axes renforcés, par un emmanchement dédié. Dans ce cas, il faut bien veiller à avoir les manivelles correspondant à son axe.
Dans le cas des manivelles à emmanchement carré "standard", celui ci est le même que sur les vélos, mais on ne peut cependant pas monter de manivelles de vélos sur un monocycle. Pour deux raisons: la première est que sur les manivelles de vélos, la manivelle droite est accouplée au pédalier. Très ennuyeux sur un monocycle ! La seconde raison est que les manivelles de vélo sont en général bien plus longues que celles utilisées sur un monocycle.
Enfin, les manivelles, comme les pédales, vont par paire, et ne sont pas indifférenciées: il y a une manivelle gauche et une manivelle droite. Souvent, une seule des deux est marquée, d'un R (pour "Right") pour la manivelle droite, d'un L ("Left") pour la gauche.

Difficile d'échapper à la discussion sur la longueur des manivelles, qui est le complément de celle sur le diamètre des roues. En effet, la longueur des manivelles est le deuxième facteur qui joue énormément sur le comportement du monocycle, en termes de vitesse et de maniabilité. Les longueurs de manivelle sont en général exprimées en mm. Les "standards" (ou du moins les longueurs que l'on trouve le plus fréquemment sur les monocycles du commerce), sont de 125 mm sur les monocycles 20" et 150 mm sur les 24". En diminuant la longueur des manivelles, l'amplitude du mouvement de pédalage est réduite, et on peut rouler plus vite. Comme le bras de levier est réduit, il est plus difficile de monter ou descendre des pentes importantes. De même, il est plus difficile de démarrer et d'arrêter son monocycle avec des manivelles courtes. Le comportement général du monocycle est sensiblement modifié, et c'est une expérience très intéressante de monter des manivelles d'une autre longueur sur son monocycle préféré. Pour les compétitions, la longueur minimale des manivelles est précisée, elle doit être de 125 mm pour les roues de 24", et de 102 mm pour les roues de 20".
Certains équipent des monocycles à grande roue avec des manivelles courtes pour parcourir de grandes distances avec une confortable vitesse de croisière. De tels monocycles deviennent assez difficiles à apprivoiser (pour démarrer, tourner, ou les arrêts d'urgence), mais une fois lancés, c'est une sensation vraiment plaisante. Si lors d'une rencontre ou une convention vous en voyez un, demandez à l'essayez !

## Les pédales

Les pédales sont soit en plastique, soit métalliques. En général, pour la pratique du monocycle en salle, les pédales métallique sont interdites, car lors des chutes, elles abîment le revêtement du sol. Elles peuvent également bien endommager les tibias des petits camarades (dans les sports collectifs par exemple). Cependant, les pédales métalliques ont en général une adhérence bien supérieure à celles en plastique et pour la pratique du tout terrain par exemple, elles sont quasiment indispensables, sans quoi à la première trace d'humidité le plastique devient trop glissant. Un autre inconvénient des pédales en métal est que les "retours de pédale" dans les tibias sont nettement plus douloureux....
Les axes des pédales ont un diamètre normalisé pour les VTT, qui est le même que celui des monocycles. Vous pouvez donc avoir accès à toute la gamme des pédales de VTT, qui est très vaste. Attention toutefois, certaines pédales pour BMX ont un diamètre d'axe inférieur à celui utilisé en VTT, et ne pourront pas être montées sur votre monocycle.
Il est très important de faire attention au sens des pédales: il y a une pédale gauche et une pédale droite, qui doivent impérativement être montées sur la manivelle correspondante. Le

marquage des pédales est généralement fait sur l'axe métallique, par un "G" ou "L" pour la pédale gauche, et un "D" ou "R" sur la pédale droite.
Afin de ne pas trop déstabiliser la roue du monocycle, on a encore intérêt à avoir des pédales les plus légères possible. Le critère principal est le budget, car dans les pédales de VTT, on peut trouver des pédales ultra légères en magnésium ou en titane, mais à un prix peut-être égal à celui du reste de votre monocycle...

## La fourche

Pour les fourches, il n'y a que quelques paramètres importants à prendre en compte: le diamètre de roues que l'on peut y monter, sachant qu'on pourra toujours monter une roue de diamètre inférieur à celui pour lequel la fourche est prévue. Le diamètre du tube dans lequel on viendra monter la selle doit être adapté au diamètre du tube de selle. On trouve en général des tubes de 22 mm (selles Miyata), de 25 mm, ou de 27 mm.
Pour utiliser un pneu de grosse section (supérieure à 2,5"), il faut veiller à ce que l'espace entre les deux tubes de fourche le permette. Une fourche trop large peut vite être pénible si vous tapez vos genoux dedans à chaque tour de roue.
La tête de fourche peut être carrée, ce qui permet d'y poser facilement les pieds pour faire des figures, ou ronde, pour les fourches plus classiques (je ne connais pas d'avantage aux fourches à tête rondes par rapport à celles à tête carrée).
Enfin, pour les fourches plus orientées tout terrain, on peut trouver des tasseaux pour la fixation de freins.
Le système de cages pour fixer les roulements sur la roue tend à devenir standard, sauf sur les monocycles de marque Pichler, pour lesquels le système de montage est spécifique.

*Figure 7: A gauche, une fourche à tête ronde, à droite, une fourche à tête carrée (photo extraite du site municycle.com).*

## La selle

Il existe pas mal de types de selles différentes. Un premier critère de choix peut être la présence ou l'absence d'une poignée. La poignée permet, en tirant le monocycle vers le haut, de bien garder le contact entre le monocycle et l'entrejambe (et donc, par "prolongation", entre les pieds et les pédales) lors des sauts, ou sur des parcours chaotiques.

Le confort est un autre critère, d'importance, car tout votre poids repose sur la petite (et délicate) partie de votre corps en contact avec la selle. Une bonne épaisseur de mousse est ici la bienvenue. Lors des chutes du monocycle, la selle heurte violemment le sol; aussi, la plupart d'entre elles ont à l'avant et à l'arrière un renfort en plastique dur qui encaisse les chocs. Cette partie est en plus interchangeable pour parer à son usure inévitable.
Selon les pratiques, deux selles sont devenues les "stars" de leur catégorie: la selle Myata, et la selle Kris Holm. Toutes deux ont une poignée à l'avant. La selle Myata est assez plate, moyennement rembourrée, affinée au centre. Elle est très appréciée des adeptes du freestyle, de la technique pure, et même du basket. Sa forme permet de la retirer sans difficulté pour faire des figures. La selle Kris Holm, arrivée sur le marché il y a deux ans environ, est plus courbée, et a une forme un peu moins échancrée. Elle est bien rembourrée et confortable. L'assise y est profonde, et permet de mieux diriger le monocycle avec les cuisses. En revanche, il est difficile de retirer et remettre la selle. Elle a conquis surtout le monde du tout terrain, et des "rouleurs". Il existe pas mal de copies de cette selle sous différentes appellations.
Les selles sont fixées au tube de selle par une fixation qui est standard à toutes les selles, sauf la selle Myata qui a un système de fixation particulière. Voir le chapitre suivant pour plus de détails.

*Figure 8: La selle Kris Holm à gauche, la selle Myata à droite. (photos Municycle.de)*

## Le tube de selle

Fixé directement à la selle, il s'emboîte dans la fourche. En réglant plus ou moins son enfoncement dans la fourche, on règle la hauteur de la selle. Avant de l'acheter, il faut donc s'assurer de deux choses: que la fixation s'adapte bien à la selle que l'on a (standard en général pour toutes les selles sauf Myata, voir la photo ci-dessous), et que le diamètre du tube correspond bien au diamètre intérieur du tube de fourche (ou avoir un adaptateur si nécessaire). Depuis très récemment, on trouve sur le marché des tubes de selle en aluminium, bien plus légers que les tubes en fer que l'on trouvait jusqu'alors.
Enfin, pour fixer la selle à la bonne hauteur, vous pouvez utiliser soit un collier à serrage rapide (qui a l'avantage de se régler sans outil mais souvent l'inconvénient de ne pas serrer assez ce qui fait que la selle tourne), soit un collier que l'on serre avec des clefs. Dans les deux cas, il faut évidemment s'assurer que le collier soit adapté au diamètre du tube de fourche.

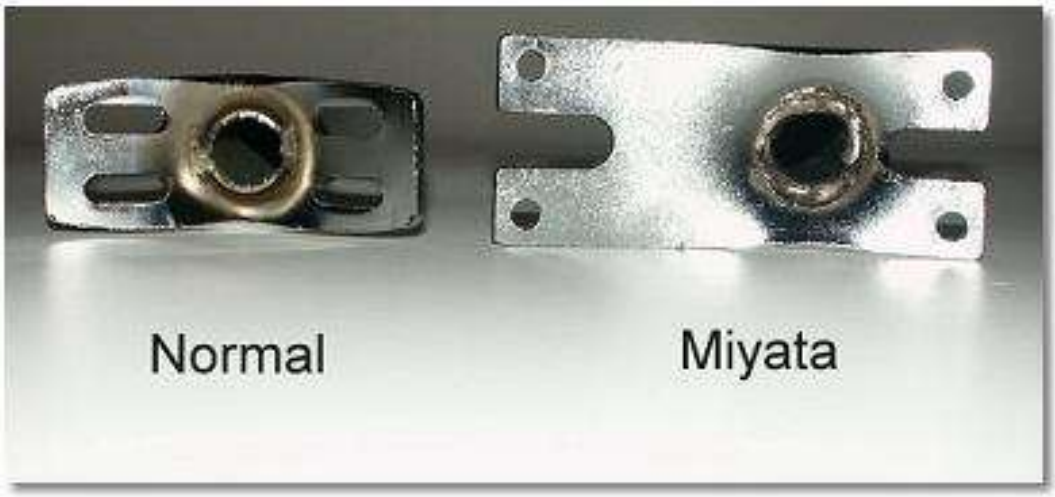

*Figure 9: Fixation pour la selle, en bout du tube de selle (photo Municycle.de)*

## Accessoires

**Frein et poignée de frein**
Sur les monocycles tout terrain, certains montent des freins pour soulager leur effort lors de descentes soutenues. C'est un vrai plus effectivement sur les pentes bien raides, où le frein permet de supprimer tout l'effort nécessaire appliqué sur les pédales pour retenir le monocycle, et permet ainsi de se concentrer sur la trajectoire et l'évitement des différents obstacles. Dans le cas de grandes descentes, on applique un freinage constant en utilisant les réglages initialement prévus pour compenser l'usure des patins du frein. Comme les monocycles tout terrain sont généralement équipés de pneus de gros diamètre, les freins les plus adaptés sont les freins hydrauliques, qui éliminent le besoin de tringlerie qui s'accommode difficilement de gros pneus. La poignée du frein est montée sous la selle, sur un petit tube spécifique.

**Compteur**
Les compteurs standard pour vélo sont bien sûr adaptés au monocycle. La principale difficulté est de trouver un endroit adéquat pour fixer l'afficheur. Il semble que les différents essais fait jusqu'ici avec les compteurs "sans fil" n'aient pas été couronnés de succès.

**Porte bidon**

**Le coin coin dessous la selle**
Une petite sonnette sous la selle ou une trompe sonore sont bien utiles et sympathiques pour signaler sa présence avant de dépasser des piétons, ou pour fêter un panier réussi au basket. Un petit bricolage simple avec des colliers permet de les fixer sous la selle.

# Entretien

Les monocycles sont des engins mécaniquement assez simples. Néanmoins, quelques vérifications régulières permettent d'éviter de gros dégats...

## Sens des pédales

C'est probablement l'erreur la plus fréquente faite lors du montage ou du bricolage d'un monocycle, et même les "pros" se font piéger. Vos pédales se dévissent régulièrement lorsque vous roulez ? Ne cherchez pas plus loin: votre monocycle "roule à l'envers". Je m'explique: les pédales sur un monocycle (ou sur un vélo) ont un pas de vis tel qu'il a tendance à se serrer lorsque vous roulez en avant. Pour ceci, le pas de vis est en sens inverse sur la pédale gauche et sur la pédale droite. Mais pour que tout fonctionne correctement, la pédale gauche doit toujours être à gauche, et la pédale droite à droite ! Sur un vélo, pas de problème, on ne risque pas de se tromper. Mais sur un mono, si vous enlevez la selle, en la remettant sans faire attention, vous avez une chance sur deux de vous tromper. Idem lorsque vous démontez la roue pour changer de pneu par exemple.
Alors comment faire ? C'est très simple en fait, il suffit de repérer la pédale gauche et la pédale droite. Le marquage est en général assez discret: un L (left en anglais) gravé sur la pédale ou la manivelle gauche, ou un R (right) sur celles de droite. Ensuite, il suffit de se débrouiller pour que celles-ci soient du bon coté lorsque vous roulez en avant en tournant la selle ou la roue pour y arriver. Et si vous ne roulez qu'en arrière, eh bien, je vous laisse trouver le montage nécessaire.

## Serrages

De manière générale, il faut éviter au maximum de rouler en ayant du jeu, en particulier sur les pédales. En effet, le pas de vis dans ce cas se détériore très vite, et, pour avoir négligé de resserrer les pédales, vous risquez bien de devoir changer celles-ci et les manivelles. Si les pédales se desserrent régulièrement, il y a un problème( se référer au chapitre précédent).
De même, si les manivelles ont du jeu, il faut s'arrêter immédiatement pour les resserrer. Normalement, une clef à pipe de 14 devrait faire l'affaire. Vous pouvez serrer à fond sans hésiter.
Comme les pédales et le montage des manivelles sont similaires à ceux des vélos, on peut trouver pour une poignée d'euros dans les magasins de sport ayant un rayon vélo une clef ou des clefs permettant de serrer pédales et manivelles. Si le serrage de selle se fait avec une clef (clef Allen en général), bien la garder sous la main. Les autres éléments du monocycle ne posent généralement pas de problème particulier.
Les cages de roulement doivent être serrées fermement mais pas trop, afin de ne pas déformer les roulements. Les écrous des boulons de fixation sont normalement imperdables (ils ont un peu de plastique sur les derniers filets du pas de vis, ce qui les empêche de se desserrer tout seuls), cependant, s'ils se desserrent quand même, ils peuvent être fixés avec un peu de vernis à ongle qui les "colle", mais qui se retire très facilement.

## Rotation du pneu

Le pneu a tendance à s'user plus à l'endroit en contact avec le sol lorsque l'on fait du surplace. Cette usure devient rapidement très visible. Il est alors judicieux de dégonfler la chambre à air et de tourner un peu le pneu pour que l'usure se produise de façon plus homogène. Cela permet d'augmenter la durée de vie du pneu. Mais enfin, il n'est pas rare lors d'un match de

basket ou de hockey d'avoir une explosion de chambre... Les petits blagueurs qui, voyant un monocycle, disent qu'on fait des économies en n'utilisant qu'un seul pneu, oublient que celui qui reste s'use sans doute plus que deux fois plus....

## Autre problèmes

Malheureusement, il peut être nécessaire d'avoir des réparations plus importantes à effectuer.
Une roue voilée peut en général être réparée, mais cela demande un certain coup de main. Cela se fait en serrant ou desserrant les rayons de manière judicieuse... Je ne peux pas l'expliquer mieux, à chaque fois que j'ai essayé, je n'ai fait qu'aggraver le problème... Donc si vous connaissez quelqu'un qui sait faire, faites-vous aider !
Les roulements peuvent aussi avoir besoin d'un petit nettoyage, ou d'être changés. Un roulement n'est vraiment pas coûteux, mais le problème c'est qu'ils sont en général emboutis sur l'axe, et donc difficilement remplaçables. Là encore, il faut faire appel à quelqu'un d'outillé si on veut les remplacer.

## Quelques outils utiles....

N'hésitez pas à vous équiper d'une pompe sérieuse, avec un embout adapté à vos chambres à air. Certains modèles ont une tête permettant de commuter entre un type d'embout et l'autre, c'est très pratique... Comme sur un monocycle tout le poids est sur un seul pneu, celui-ci doit être bien gonflé, à une pression souvent supérieure à celle utilisée sur les vélos. Avec une pompe bas de gamme, vous risquez de ne jamais arriver à gonfler correctement votre pneu.
Un kit de réparation de chambre à air et les clefs nécessaires pour démonter la roue sont également bien utiles. Ce sont des accessoires tout à fait standard et communs aux vélos, vous les trouverez dans n'importe quel magasin de vélo.

Pour resserrer les pédales, une clef plate de 15 mm fait l'affaire. On trouve dans les magasins de vélos un outil qui comporte une clef plate pour pédales d'un côté, et une clef pour resserrer les manivelles de l'autre côté.
N'oubliez pas non plus clef Allen adaptée à votre collier de serrage, pour ajuster la hauteur de la selle, ou pour la démonter lorsque vous transportez votre monocycle par exemple.

Si vous voulez aller un peu plus loin dans le bricolage, ou pour personnaliser ou adapter votre monocycle, vous aurez peut être besoin de deux outils que l'on trouve également dans les magasins de vélos: une clef à rayons, et un arrache manivelle. Grâce à ce dernier, vous pourrez facilement et proprement démonter vos manivelles. Sans cet outil, c'est une opération pénible, et qui peut occasionner de gros dégâts sur votre axe, que je ne vous conseille pas.

## Tentative de résumé....

Le graphique de la page suivante, préparé par Robin Gibaud, essaie de faire une présentation schématique des choix possibles pour un monocycle. Il est évidemment simpliste. Il mentionne les marques de monocycle les plus couramment trouvées en France.

## Je voudrais juste rouler

**Je veux faire des longs trajets (+ de 7 km)**

24-26 pouces
70-150 €

Ballaballa
Qu-Ax
Siegmono Touring
United 24"
Dodger 24"

**Je veux faire de petits trajets ou du freestyle, du basket, du cirque...**

20-24 pouces
70-150 €

Ballaballa
Qu-Ax
Hadibe
Siegmono Touring
United 20"
Dodger 20"

Pour les enfants, on peut prendre du 16"

## Je voudrais faire du Muni ou Trial

**Je veux plutôt faire du Trial, du street..**

Modèles "sautant"

19-20 pouces
150-250 €

Qu-Ax Cross 20"
Nimbus Trial

**Je veux plutôt faire de la descente, balade, cross-country...**

Modèles "roulant"

24-26 pouces
150-250 €

Qu-Ax Cross 24"
Nimbus Muni 24

Si les prix sont trop élévés, les modèles normaux (à gauche) peuvent suffire, à condition d'être léger ou de viser des performances modestes. Et rien n'empêche de commencer avec un "pas cher", afin de tester et d'en acheter un meilleur par la suite...

Les modèles ci-dessus ont des axes classiques, éviter de faire de "gros" sauts (+ de 1m) avec.

## Améliorations

Selle plus confortable

Manivelles plus courte et/ou en alu

Fourche carrée (freestyle)

Manivelles plus courte et/ou en alu

Pédales métalliques

Selle avec poignée

Manivelles alu

Pédales métalliques

Selle avec poignée
Frein
Manivelles alu

## Haut de gamme

24-36 pouces
150-450 €

Siegmono Cruise
Coker 36"
Nimbus 28"

20 pouces
150-350 €

Siegmono freestyle pro
Koxx One freestyle

20 pouces
200-650 €

Koxx One Trial
Qu-Ax Muni 20"
Kris Holm Trial
Onza Trial

24-26 pouces
200-650 €

Qu-Ax Muni 24"
Kris Holm Muni 24"
Onza Muni 24"
Koxx One Track

Ici, on a toujours des axes classiques, brutes s'abstenir...

Ces monos ont des axes cannelés, et sont quasiment indestructibles...

# Chapitre II: Apprendre à rouler à quelqu'un

**Max Bernery**

## *Initiateurs de monocycle*

Apprendre le monocycle à autrui est source de partages aussi drôles qu'intéressant en de nombreux points tant pour l'initiateur que pour l'initié.

Souvent lancés dans cette aventure, malgré nous, entre amis, en famille, ou dans un cadre plus professionnel, il semble important d'être attentif et éveillé sur les risques liés à la pratique de cet engin.

Au minimum trois éléments sont à prendre en considération: l'environnement, le matériel, et les personnes.

Voici quelques conseils pratiques qui vous aideront à installer un cadre sympathique et sécurisant pour apprendre aux autres à rouler à monocycle et, dans le meilleur des cas, leur faire aimer ça.

## *Environnement*

1. Privilégier un sol lisse, plat et sec, pour commencer c'est toujours plus rassurant que les pierriers des calanques marseillaises…
2. Une patinoire c'est lisse et plat, mais c'est risqué pour des raisons que nul d'entres nous n'est censé ignorer, alors on dira qu'une bonne vieille nappe de béton bien coulée serait l'idéal…n'en déplaise aux écolorouleurs(euses).
3. N'encouragez pas non plus la DDE à bétonner sans foi ni loi, ce ne sera pas nécessaire… !
4. Un gymnase, ou le parquet de la nouvelle salle de danse de la MJC Ducoin c'est super. Si vous utilisez des pédales en fer et des pneus noirs qui marquent bien le sol, vous verrez le visage de ceux qui vous en auront ouvert les portes se déconfire peu à peu. C'est normal, ici le monocycle devient nettement moins « sympa et original », alors des fois, les pédales plastiques et des pneus appropriés c'est chouette. (Cf. la partie sur le matériel)
5. Eviter de commencer sur la terrasse de chez mémée en prenant appui sur la baie vitrée.
6. Enfin, choisir un endroit dégagé et plus calme que le parking de Carrefour un samedi après-midi permet une meilleure concentration de votre apprenti(e) rouliste alors… pourquoi s'en priver !?

## *Matériel*

1. Jeter un coup d'œil, et de clé si nécessaire, à la visserie c'est vachement gentil car apprendre le monocycle avec des manivelles bien serrées c'est bon pour le moral et pour la durée de vie (…du matos, mais aussi pour celle du futur « unikamikaze »qui vous regarde déjà avec des yeux pétillants devant l'étendue du programme qui l'attend).

2. Le réglage de la selle c'est sérieux, on peut rigoler bien sûr…mais d'autres choses. Les débutants doivent souvent changer la hauteur avant de trouver celle qui leur convient le mieux. On remarque qu'une selle réglée haute, facilite au départ l'assise du monocycliste. Cependant, il n'est pas conseillé d'avoir la jambe complètement tendue lors de son passage au plus bas du pédalier.
3. Lorsqu'il n'y a qu'une selle à régler, ça s'appelle le bonheur. Lorsqu'il y en a 17, c'est la corvée car 17 multiplié par 3 ou 4 réglages ça peut prendre du temps et de l'énergie. Dans ce cas, le système à « serrage rapide » est intéressant, mais veillez à ce que les tubes de selle coulissent facilement pour que les gens soient rapidement autonomes avec ça.
4. Le gonflage du pneu a aussi son influence mais faut pas chipoter pour autant…, du moment qu'il n'est pas complètement à plat ça peut aller. L'important c'est que votre poulain, lui, soit gonflé à bloc…
5. Les pédales en plastiques sont bienvenues dès lors que vous pratiquez en intérieur.
6. Souvent, un stage monocycle en intérieur laisse une très jolie frise noire tout le long des murs des locaux occupés. Ainsi, soit tout le monde aime et c'est tant mieux, soit vous vous mettez rapidement à la peinture.
7. Si vous utilisez des supports à l'équilibre (murs, barres, chaises, tables, congélateurs, poteaux, voitures, bus, camions et autres), vérifiez qu'ils ne présentent pas trop de dangers style des trucs qui piquent qui coincent, qui rapent, ou qui coupent comme par exemple la baie vitrée de la terrasse de chez mémé une fois cassée.
8. Faire du monocycle une bière à la main c'est dangereux. Si si … il me semble important de le rappeler… Versez la donc dans un gobelet en plastique si vous y tenez.

## *Personnes*

1. Conseiller de mettre des chaussures peut arriver, n'hésitez pas.
2. Faire ou faire faire ses lacets, lorsque chaussures il y a, c'est aussi du bon sens, continuez !…
3. Montres, colliers, bagues, bracelets, ça ne sert pas à trouver l'équilibre sur une roue alors faites des dons à la FFM vous verrez ça équilibrera d'autres choses. En plus, on évite de se blesser en sauvant son élève des éventuelles chutes catastrophiques et irréversibles pour sa santé. Oui, c'est dommage de se faire mal pour si peu, surtout quand on peut éviter cela en soutenant l'action de sa fédé. préférée.
4. La manière d'assurer la personne compte beaucoup. Le confort et la sécurité c'est de lui soutenir l'avant bras par le poignet et le coude en lui présentant vos deux mains paumes vers le ciel (voir figure), et en se positionnant légèrement en avance sur elle et sur le côté de son choix. Cela ne doit être qu'une simple mise en confiance, car trop d'appui nuit à la progression dans une recherche d'équilibre.
5. Le principal réside dans la position du dos qui doit être le plus droit possible…mais pas aussi raide que la justice de certains pays dans certains domaines.
6. Le bon conseil c'est que le monocycle c'est comme la vie, c'est plus simple quand on regarde où on va. Attention l'inverse fonctionne aussi, on va où on regarde…
7. …Portes ton regard là où tu désires aller et regardes le plus loin possible.

# Chapitre III: apprendre à rouler seul: première méthode

**Eric Le Gall**

## *1: Rouler avec assistance*

Ça y est, vous avez votre monocycle, et vous êtes près à faire le grand saut. Mais une fois devant l'engin, vous vous demandez comment vous y prendre... Cette méthode est faite pour résoudre ce problème en vous donnant les techniques classiques du monocycle. Comme toutes les méthodes, il n'est pas indispensable de la suivre à la lettre, au contraire. N'oubliez pas non plus que l'acharnement sur une étape est déconseillé, c'est la meilleure façon de ne pas y arriver. Préférez plutôt reprendre l'étape ultérieurement, "qui va lentement va sûrement".
Cette méthode vous apprend à rouler avec assistance. Par assistance, j'entends une aide, pas forcément humaine. Cette aide peut être en effet tant une personne (monocycliste ou non) qu'un support (mur, rampe, ...). Sachez cependant que vous progresserez plus vite avec une personne connaissant déjà le monocycle et qui pourra bien vous conseiller. On estime en général qu'il faut au minimum 15 jours d'entraînements réguliers pour maîtriser les bases du monocycle, mais ce chiffre est très variable selon les personnes et la régularité de leur pratique.

### 1ère étape: monter sur le monocycle

Voici les difficultés qui commencent... Au premier abord, si vous avez essayé de monter sur le monocycle au "feeling", vous n'y êtes sûrement pas arrivé, ou du moins d'une manière pas vraiment élégante. Si vous arrivez tout de même à monter dessus, vous pouvez sauter cette étape, sinon, la méthode ci-dessous devrait vous éviter quelques chutes et péripéties inutiles...

On commence par placer le monocycle devant soi, en le tenant par la selle. On place la roue de façon à ce que l'une des pédales, celle où on va mettre le pied en premier, soit à la position la plus basse, légèrement vers soi. On place ensuite la selle à l'entrejambe. On pose le pied sur la pédale la plus basse, et, tout en poussant avec l'autre jambe, on appuie sur la pédale. La roue recule d'un quart de tour, la pédale sur laquelle on s'est appuyé se retrouve en bas, la selle remonte, et on se retrouve sur le monocycle. Bon, ça, c'est la théorie... En pratique, vous n'y arriverez pas du premier coup. N'hésitez pas à bien appuyer sur la pédale pour vous hisser sur le monocycle. N'hésitez pas non plus à vous aider de votre assistant, il est là pour ça... Il doit vous soutenir lors de l'appui sur la pédale pour vous empêcher de bouger latéralement et ainsi déséquilibrer le monocycle. Si vous utilisez un mur, vous pouvez vous appuyer dessus, donc vous pencher un peu latéralement, mais, prenez garde aux chutes! Ne prenez pas non plus l'habitude d'être trop dépendant du mur.
On se retrouve alors avec les manivelles verticales. Pour plus de stabilité, on pédale un quart de tour afin de les placer horizontalement, en exerçant une pression égale sur les deux pédales. Pour vous stabiliser, pensez à écarter les bras et à vous en servir comme balancier.

Autres conseils importants:
- à la fin de l'étape, vous devez vous retrouver avec la quasi-totalité de votre poids sur la selle et non sur les pédales. Pour cela, pensez à bien vous asseoir sur la selle. Ceci est vraiment fondamental dans l'apprentissage du monocycle.
- pensez aussi à ne pas positionner les pieds n'importe comment sur les pédales. Mettez seulement l'extrémité des pieds sur la pédale, vous aurez ainsi un meilleur contrôle.

## 2ème étape: apprendre à descendre

Apprendre à descendre sans risque est vraiment très important. En effet, si vous descendez n'importe comment, vous risquez de vous blesser et d'abîmer le monocycle. Il y a deux façons de descendre d'un monocycle:
- par l'arrière, la méthode la plus facile à mon goût. On positionne son poids en arrière, on attrape la selle devant avec une main et on pose au sol le pied se trouvant sur la pédale la plus haute.
- par l'avant. Quand une pédale est à sa position la plus basse, on pose le pied se trouvant dessus par terre et on descend par l'avant, en faisant attention de ne pas être "emporté" par l'élan. Durant ce mouvement, une main passe derrière pour attraper la selle afin de ne pas lâcher le monocycle durant la chute.

Selon moi, la méthode la plus facile pour descendre du monocycle est d'y aller au "feeling", en faisant simplement attention à ne pas faire tomber le monocycle, le reste venant tout seul...
Évitez seulement de descendre par le côté, c'est la meilleure façon de chuter.

## 3ème étape: rouler avec assistance

Une fois sur le monocycle, il faut maintenant apprendre à rouler, à tourner et à s'arrêter dans de bonnes conditions. Ici, votre accompagnateur vous sera vraiment utile, voire indispensable.
- avant de rouler: assurez-vous d'être bien à l'aise sur le monocycle, c'est vraiment essentiel pour pouvoir progresser, on doit s'y sentir aussi bien que sur un vélo, ne pas avoir tout son poids sur les jambes, mais plutôt sur la selle. Il faut aussi s'assurer que les pédales sont bien horizontales. Si vous n'êtes pas installé correctement, mieux vaut descendre du monocycle et y remonter que de partir dans de mauvaises conditions.

Pour rouler, il faut garder à l'esprit que c'est la position du corps qui permet le contrôle du monocycle. Pour avancer, il faut se pencher légèrement en avant, mais en gardant toujours la tête droite, et en regardant au loin. Cette manoeuvre est assez impressionnante au début, mais on s'y fait vite. Pour débuter, commencer à pédaler seulement un demi-tour, toujours avec le soutien de l'accompagnateur. Lorsque vous vous sentez réellement à l'aise, vous pouvez alors passer au tour complet de pédale, toujours en faisant bien attention de vous arrêter uniquement lorsque les pédales sont à l'horizontale. Durant les arrêts, ramenez le corps bien vertical afin de ne pas être emporté par l'élan. Il est aussi fondamental de contrôler son monocycle. En effet, on n'arrive parfois pas à arrêter le mouvement des jambes, qui continuent de pédaler de plus en plus vite, sans qu'on puisse les commander... Cela entraînera sans doute des belles chutes, mais à force de persévérance, on arrive tout à fait à contrôler ses membres.
Au début de l'apprentissage, il est aussi très difficile de garder l'équilibre latéral. Pour cela, pensez à écarter les bras et à vous en servir comme balanciers, tout en gardant une pression sur l'accompagnateur. Toutefois, ne vous penchez pas trop sur lui! Vous devez sentir, comme je l'ai déjà dit plus haut, la majeure partie de votre poids sur la selle.
Si vous arrivez à pédaler un tour, enchaînez les tours jusqu'à vous sentir à l'aise sur le monocycle et pouvoir alors rouler au moins une dizaine de mètres accompagné. Pour s'arrêter, voyez le paragraphe précédent, mais n'oubliez pas non plus que l'arrêt face à un mur est tout à fait possible.

Vous savez maintenant roulez en ligne droite et vous arrêter, mais tous les chemins ne sont pas rectilignes, et il vous faut donc apprendre à tourner. Pour apprendre à tourner, choisissez un endroit avec assez d'espace pour manoeuvrer. Pour apprendre à tourner, deux théories sont proposées:

- commencez par rouler en ligne droite, puis regardez dans la direction où vous voulez aller. Tournez alors le monocycle en appuyant plus sur la pédale extérieure au virage, tout en penchant le corps et les bras vers l'intérieur du virage.

- en roulant droit, déhanchez-vous ("poussez" votre bassin, en gardant les épaules à leur position initiale) du coté vers lequel vous voulez tourner. Cette méthode donne des résultats spectaculaires, il faut vraiment l'essayer...

Voilà pour la théorie. En pratique, il se peut que vous fassiez les virages naturellement, sans réellement penser à la position des membres, à la pression sur la pédale, etc... Tant mieux pour vous! Il se peut aussi que vous éprouviez plus de difficultés à tourner dans un sens plutôt que dans un autre. Pensez-donc à vous entraîner de chaque côté. Commencez par des virages assez larges, et restreignez-les au fur et à mesure de vos progrès. Vous arriverez ainsi à effectuer un cercle, un slalom, un huit, ...

## *2 : Rouler seul*

Vous savez maintenant monter sur votre monocycle et vous arrivez à rouler avec assistance sans trop de difficultés, il est temps de vous passer d'accompagnateur. Cela peut au début paraître assez effrayant et plus difficile car vous n'aurez plus alors de soutien en cas de déséquilibre ou de chute. Cependant, si vous maîtrisez relativement bien votre monocycle avec accompagnateur, cela ne devrait pas poser de problèmes majeurs.
Cependant, je pense que l'accompagnateur joue aussi un rôle du point de vue psychologique, car il sert parfois plus à rassurer qu'à garder l'équilibre! Il vous faudra donc ici lutter contre ce qui me parait être un frein à la pratique du monocycle pour les débutants, à savoir la peur de la chute... Rassurez-vous, ici, rien de très dangereux, mais si vous ne vous sentez pas prêt pour rouler seul, roulez encore un moment avec votre accompagnateur et revenez plus tard à cette rubrique.

### 1ère étape: monter sur le monocycle

Pour monter sur votre monocycle sans aide, la technique est la même que celle utilisée pour monter avec aide.
On se place derrière le monocycle, une pédale plus basse que l'autre et plus près de soi. On place alors la selle à l'entrejambe, on appuie alors sur la pédale la plus basse et on monte sur le mono. La roue tourne alors d'un quart de tour.
Monter sur le monocycle sans aide est assez difficile au début, mais ne vous découragez pas, ça finit par passer sans problème.
L'inconvénient de cette méthode est que l'on est obligé de rouler quasiment instantanément après être monté, car les pédales se retrouvent à la verticale, une position complètement instable. Dans les cours, je propose aux débutants une variante un peu plus difficile pour certains, mais qui, une fois acquise, permet une progression plus rapide: en partant de la même position initiale, il s'agit de monter sur le monocycle en appuyant le moins possible sur la pédale basse. La montée se fait en se propulsant avec la jambe arrière qui est au sol, et en "montant" son corps pour qu'il vienne se poser sur la selle. Si on réussit bien cette montée, les pédales ne bougent quasiment pas, et on se retrouve alors dans une position stable avec les pédales quasiment à l'horizontale.
Il est alors temps d'apprendre à rouler seul.

### 2ème étape: rouler seul en monocycle

Une fois sur le monocycle, vous verrez qu'il est assez difficile d'y rester longtemps en équilibre. Pour maintenir cet équilibre, il faut donc rouler (pour le moment, en avant, pour l'arrière, on verra plus tard...).
Pour rouler, il est essentiel de se pencher légèrement en avant, toujours en regardant loin devant, tête haute. Cela entraîne un déséquilibre du corps, mais vous ne pourrez pas commencer à avancer sinon. Attention cependant à bien pencher tout le corps et non à simplement plier le buste. En fait, un peu comme dans la deuxième méthode proposée pour tourner, le mouvement est essentiellement contrôlé par le bassin. On verra avec l'expérience que pour accélérer, il faut basculer le bassin vers l'avant.
Il faut alors enchaîner en pédalant. Au début, vous aurez tendance à pédaler très vite, mais c'est une habitude à perdre! En effet, plus vous pédalerez vite, plus votre corps sera en déséquilibre vers l'avant et vous risquez alors la chute. Essayez donc de contrôler votre pédalage. N'oubliez pas que c'est lui qui détermine votre vitesse sur le monocycle!
Au fur et à mesure, essayer alors de remettre votre corps à la verticale en roulant, bien en équilibre sur la selle. Vous pourrez alors mieux contrôler votre équilibre. Essayez aussi de faire jouer vos bras comme balanciers, cela vous sera d'une grande aide, notamment dans les virages.
Il est d'ailleurs temps d'arriver à tourner seul. Le principe a déjà été vu avec accompagnateur, mais un rappel ne vous fera pas de mal; pour tourner, déhanchez vous pour creuser le corps dans l'intérieur du virage. Ici aussi pensez à utiliser vos bras pour l'équilibre! Je pense que si vous arrivez à tourner en étant accompagné, cela ne devrait pas poser de problèmes majeurs seul.
Pour s'arrêter, l'idéal et sans doute la manière la plus artistique est de commencer par ralentir, en pédalant de moins en moins vite. Attention à tout de même garder un certain rythme et à ne pas "casser" le jeu de pédalage, ce qui vous ferait vous arrêter trop brusquement contrairement à l'effet voulu. Une fois que vous roulez à faible vitesse, descendez alors par l'avant ou par l'arrière (voir la rubrique précédente où ces techniques sont abordées).
Si vous souhaitez vous arrêter alors que vous roulez à plus grande vitesse, utilisez également les descentes par l'avant ou par l'arrière.
Cependant, pour des raisons de sécurité et de confort, il vaut mieux descente par l'arrière.
Voilà, vous devriez maintenant arriver à rouler seul sans trop de difficultés. Une fois que ces techniques sont bien maîtrisées, vous pouvez passer à des techniques plus avancées et des figures plus difficiles.

## *3 : Faire du sur-place*

En monocycle, faire du sur-place ne se limite pas à rester sans bouger sur le monocycle. En effet, vous n'arriverez pas à garder votre équilibre si vous essayez cette technique, ou du moins seulement durant un instant relativement court. Pour rester en équilibre sur le mono, il faut donc agir sur l'engin. L'action pratiquée est relativement simple: il faut pédaler un demi-tour en avant, puis également un demi-tour en arrière, tout en gardant le buste au même endroit. Voilà pour la théorie. En pratique, cela n'est pas aussi simple qu'il n'y paraît, car l'enchaînement des 2 coups de pédales est assez difficile à réaliser lorsque l'on commence à apprendre le sur-place. Ainsi, comme pour la plupart des figures décrites dans ce chapitre, il vous faudra répéter l'exercice et vous entraîner avant de pouvoir faire du surplace sans problème.
Pour commencer, il est conseillé de se faire aider, un mur ou une rampe pouvant convenir également. Montez alors sur le monocycle, en gardant pour l'instant les pédales horizontales. Avancez alors en pédalant un demi-tour puis arrêtez vous. Essayez alors de refaire cet

exercice, mais dans l'autre sens, c'est déjà plus difficile, mais pas insurmontable ! Répétez alors les deux mouvements, mais toujours en gardant un arrêt entre les deux. Cependant, remarquez que si vous essayez de vous passer d'aide, l'arrêt vous fera inéluctablement tomber, ou du moins perdre l'équilibre... Pour garder l'équilibre, il faut donc enchaîner les 2 mouvements, mais en se passant d'arrêt. Essayez d'abord avec aide, puis, quand vous vous sentez prêt, passez-vous de l'aide!
Il faut noter que lors du surplace, le buste ne change pas de place, c'est le monocycle qui passe successivement devant puis derrière vous. Il ne faut donc plus se pencher en avant comme on le fait lorsque l'on roule normalement!
Lorsque vous maîtrisez suffisamment bien le surplace avec 1/2 tour de pédale, essayez de réduire l'amplitude du pédalage. Cette diminution provoque alors une augmentation du rythme, mais aussi une plus grande stabilité sur le monocycle. Il faut alors mettre plus de pression sur la pédale du bas, en gardant les manivelles presque verticalement. Avec de l'entraînement, vous pourrez alors ne plus mettre de pression sur la pédale du haut, et donc essayer le surplace en ne gardant que le pied du bas, l'autre servant alors de balancier.
N'oubliez pas de vous entraîner des deux côtés afin de ne pas privilégier une jambe plutôt que l'autre.

## *4 : Rouler à reculons*

Afin de compléter votre technique monocyclique, il peut être intéressant de savoir rouler en arrière. Si on s'y prend bien, cette technique n'est pas vraiment difficile, bien qu'impressionnante autant pour celui qui est sur le monocycle que pour celui qui la regarde, aussi il est tout de même préférable d'apprendre en compagnie d'un monocycliste expérimenté. Comme pour toutes les méthodes d'apprentissage du site, ne la suivez pas forcément à la lettre ! Elle est conçue pour vous donner les méthodes nécessaires pour apprendre à rouler en arrière, mais si un exercice ne vous paraît peut être pas adapté à vos besoins, n'hésitez alors pas à passer au suivant... D'expérience, les chutes les plus mauvaises interviennent lorsque l'on roule en arrière, et la tête peut alors heurter violemment le sol. Le port d'un casque est donc assez judicieux dans cette phase de l'apprentissage.

### 1ère étape : le sur-place à un tour

Cette technique est à la base de l'apprentissage pour rouler en arrière. Il vous faut donc maîtriser le sur-place.
Ici, le principe reste le même : on pédale la même distance en avant et en arrière afin de ne pas avancer ni reculer. Cependant, et c'est là que ça se complique, on ne pédale plus un demi-tour en avant puis un demi-tour en arrière, mais un tour de pédale entier. La zone d'étalement du sur-place est donc doublée. Cette figure (le double tour) est vraiment fondamentale pour apprendre à rouler.
Exercez-vous le long d'un mur (ou d'une rampe). Essayez de passer la figure sans vous appuyer contre le mur ou la rampe. Vous devez regarder vers l'avant, et avoir comme d'habitude votre poids réparti uniformément sur le mono. Essayez aussi de conserver la même vitesse tout le temps, les accélérations étant souvent synonymes de chutes...
Au fil du temps, essayez de vous passer du mur. Essayez aussi de maîtriser le double tour en commençant par rouler en arrière aussi bien que par l'avant.
Si vous apprenez en compagnie d'un monocycliste, placez-vous face à face et tenez vous les mains. Quand vous roulez en avant, votre assistant roule en arrière et vice versa. Attention toutefois à conserver une distance assez importante entre les 2 monocycles. Au fur et à mesure que vous vous sentez à l'aise, essayez de lâchez les mains de votre assistant.

Si vous estimez maîtriser la technique du sur-place à un tour, passez alors à la 2è étape.

### 2ème étape : progresser face à un mur

Placez-vous maintenant face à un mur. La technique que nous allons utiliser est la même que celle décrite précédemment, mais le principe diffère légèrement. Le mur va nous servir de soutien tout au long de l'exercice.
- Dans un premier temps, nous allons nous entraîner à la technique du sur-place à un tour face au mur.
Face au mur, poussez à l'aide de vos bras sur le mur et roulez un tour en arrière, et enchaînez ensuite par un tour en arrière. Cette technique paraît presque naturelle si vous maîtrisez déjà le sur-place à un tour le long d'un mur. Toutefois, assurez-vous de bien vous entraîner sur ce point, ce ne sera pas du temps de travail perdu.
- Dans un second temps, nous allons augmenter la distance d'éloignement du mur.
Essayez d'augmenter cette distance de manière progressive, vous éviterez bien des chutes et vous gagnerez en assurance. Comme pour la 1ère étape, essayez de contrôler votre vitesse, il n'y a aucun intérêt à venir s'écraser contre le mur à cause d'une vitesse trop excessive...
A la fin de cette étape, vous devriez savoir rouler plusieurs mètres en arrière sans trop de problème. Vous pouvez alors passer à l'étape suivante.

### 3ème étape : finaliser votre apprentissage

Au programme de cette étape: la position sur le monocycle lorsqu'on roule en arrière et les techniques permettant de tourner en arrière.
- La position sur le monocycle:
Vous savez maintenant rouler en arrière, mais assurez vous d'avoir une bonne position sur le mono: votre poids doit être également réparti entre les différentes parties du mono en contact avec vous (selle et pédales). De plus, pour une meilleure stabilité, les bras apportent une aide précieuse, pensez à vous en servir comme balanciers en les tendant sur le côté.
- Comment tourner:
Pour tourner en arrière, la technique ne diffère pas de celle utilisée pour tourner en marche avant. Il faut pencher légèrement les bras et les hanches dans la direction souhaitée. En même temps, on presse plus fortement la pédale se trouvant à l'extérieur du tournant quand elle se trouve dans sa position la plus haute.
Lors de l'apprentissage, pensez à commencer par des virages larges (pensez donc à vous entraîner dans un endroit dégagé), puis réduisez au fur et à mesure la largeur des virages.
Derniers conseils:
Faites attention à ce qui se passe derrière vous! Pensez à rouler avec la tête sur le côté lorsque vous roulez.
N'oubliez pas que la maîtrise de votre vitesse conditionne votre maîtrise de la trajectoire et conditionne aussi la fréquence de chute... Aussi, n'essayez pas de brûler trop vite les étapes.
Rappelez-vous enfin que ce n'est qu'en travaillant que vous arriverez à rouler en arrière sans problèmes.

## *5 : Les sauts*

Pour pouvoir se déplacer en ville, il est indispensable de pouvoir faire face aux différents obstacles de la rue, notamment les trottoirs. L'apprentissage du saut vous ouvre la voie à des figures plus acrobatiques ou à d'autres voies du monocycle, comme le monocycle tout terrain,

où les sauts sont incontournables.
Nous resterons ici à la technique du saut simple appliquée à la montée d'un trottoir.

## 1ère étape : les sauts sur place

Cette technique est à la base de l'apprentissage du saut. Elle consiste à faire sauter le monocycle à l'arrêt. Vous devez ici, bien sûr, maîtriser la technique du sur-place, déjà expliquée précédemment.
Placez-vous le long d'un mur, appuyez vous dessus d'une main, et prenez, par le devant, la selle du monocycle de l'autre main. Essayez de faire de petits sauts avec le mono, en dépliant vos jambes et en tirant tout de suite après avec votre main sur la selle. L'idéal est de s'aider autant des jambes que de la main. Une fois en l'air, essayez de plier les jambes, votre saut aura plus d'amplitude, car il n'est pas limité par la raideur des jambes.
Une fois cet exercice réussi, essayez de coordonner plusieurs sauts à la suite, toujours en vous aidant du mur. Puis, lorsque vous avez assez d'assurance, éloignez-vous du mur et enchaînez : rouler - sur-place - sauter - rouler. Puis, essayez de placer plusieurs sauts successifs au lieu d'un seul. Dans un premier temps, effectuez ces sauts sur place, puis si vous vous sentez à l'aise, effectuez un déplacement lors des sauts. Il faut alors donner des impulsions plus fortes, et donner un mouvement de bassin pour accompagner le monocycle.
Attention lors de la réception du saut à ne pas se déséquilibrer ! Pour cela, contrôlez la pression au niveau des pédales.
Si vous estimez maîtriser la technique du sur-place, passez alors à la 2è étape.

## 2ème étape : sauter face au trottoir

Cette étape est la continuité de l'exercice précédent, mais ici, on va effectuer l'enchaînement suivant : rouler - sur-place - 2 sauts sur place - un saut sur le trottoir. Les 2 premiers sauts permettent de se placer face au trottoir, de se placer plus près pour faciliter le saut final. Lors de vos premiers sauts, choisissez un obstacle peu élevé, puis augmentez la hauteur au fur et à mesure de vos progrès.

## 3ème étape : finaliser son apprentissage : sauter le trottoir en roulant

Au programme de cette étape: la suppression de l'arrêt et des sauts sur place avant le saut.
Ici, l'avantage est que le mono a déjà de la vitesse, il faut donc donner moins d'impulsion lors du saut. Cependant, cette vitesse peut aussi se révéler être un inconvénient : elle diminue la précision, peut favoriser les chutes si le saut ne passe pas... Aussi, comme pour l'exercice précédent, augmentez la vitesse au fur et à mesure... tout vient à point à qui sait attendre...

# Chapitre IV: apprendre à rouler seul:  deuxième méthode

**Ange Nguyen Tam Truc**

## *1: Les premiers pas*

Cette première phase a pour seul objectif d'apporter les **premières sensations** en simplifiant les problèmes d'équilibre.
L'idée est de permettre au débutant de rouler sur une roue **sans autre contrainte** que de pédaler avec la selle coincée entre ses cuisses.
Deux types de soutien peuvent être envisagés: l'appui sur un mur et l'appui sur l'épaule d'un partenaire.
*Autres possibilités : un grillage, une balustrade, des barrières métalliques mobiles, une rampe, un caddie de supermarché, des barres de danse ou deux grands bâtons de ski.*

Le mieux serait soit de trouver un long couloir, soit de pouvoir être aidé par deux personnes sur lesquelles on va s'appuyer.
Le mur a l'avantage d'être disponible autant de temps que l'on veut; cependant un mur bien configuré est difficile à trouver.
L'intérêt des partenaires réside dans les encouragements et les conseils qu'ils vont donner à l'apprenti. De plus, la pratique du monocycle en groupe est intéressante pour la suite; mais la mobilisation de deux personnes limite sérieusement le recours à ce genre d'aide.

Pour bien accompagner les premiers pas, le compromis suivant me semble raisonnable. Faire rouler le débutant une ou deux fois avec l'aide des épaules de deux partenaires puis ne s'aider plus que d'un mur. Cela va permettre de se débrouiller tout seul et d'y consacrer tout le temps nécessaire.

Penser juste à se tenir **le plus droit possible**. Un peu comme les cyclistes qui roulent sans tenir leur guidon.
Attention messieurs ! Vous devez impérativement, avant de chevaucher votre monocycle, sortir vos « bijoux de famille » bien en avant (« bijoux de famille » = testicules). Il ne faudrait pas s'asseoir dessus. Plongez élégamment la main au fond de votre slip et placez-les correctement. C'est peut-être ridicule de le mentionner de cette façon mais un homme averti en vaut deux…

Ces premiers pas ne doivent pas se prolonger au-delà de 3 ou 4 séances car ces dispositifs ont l'inconvénient d'encourager une posture artificielle. En effet, la position du buste, des bras et de la tête est faussée par le seul souci de s'équilibrer grâce au mur et de plus, le coup de pédale n'est pas assez dynamique.

## *2: Se préparer à rouler*

A ce stade d'apprentissage, on doit prendre certaines précautions et suivre une préparation spécifique.

Les précautions, en monocycle, sont de deux ordres: les protections à porter et le choix du terrain d'évolution.
Il faut retenir qu'il n'y a qu'un type de protection qui soit toujours indispensable: ce sont les **protège-poignets**.
Les protège-tibias peuvent s'avérer utiles mais le casque, les coudières et les genouillères ne le sont pas pour le moment. Se contraindre à se protéger au maximum crée une situation où l'on va finir par oublier voire laisser tomber ses protections.
Associez automatiquement la pratique du monocycle et le port des protège-poignets: " **Pas de monocycle sans ces protections-là ! ".**

Le choix du terrain est une affaire de bon sens. Un environnement calme, où l'on peut évoluer dans une allée peu accidentée et en terre battue ou bien un gymnase ou un terrain de sport sera parfait. Je conseille d'évoluer sur un terrain légèrement en pente descendante. Cela va aider à s'élancer plus naturellement.

La préparation vient d'être abordée sous l'aspect "découverte des premières sensations".
A présent, il convient de **se préparer à tomber**, tomber, tomber…
Apprendre à sauter debout, c'est-à-dire à retomber sur les pieds, constitue le moyen le plus efficace d'éviter les mauvaises chutes.
Exercez-vous à sauter puis à arriver systématiquement sur les deux pieds. Le but de la manœuvre, c'est d'éviter absolument de chuter à plat ventre ou d'atterrir sur les fesses.
On peut s'entraîner à chuter en partant en position assise sur son monocycle. Ensuite penchez-vous vers l'avant pour basculer et sautez sur vos deux pieds **sans retenir** le monocycle. Ne vous préoccupez pas de rattraper votre selle car votre position sera complètement perturbée par cette obsession.
Cela reviendrait à affronter deux problèmes contradictoires en même temps. Quand on s'exerce à retomber sur ses pieds, on s'habitue à chuter bien droit et on se concentre sur sa réception. Par contre, si l'on cherche à rattraper son monocycle, on doit se baisser et penser à saisir correctement sa selle. Les chutes répétées du monocycle risquent d'endommager la selle. Il faudra soit tomber sur un tapis soit protéger sa selle. Ma selle est équipée d'une bande caoutchoutée (un morceau de chambre à air fendu dans la longueur recollé sur lui-même) qui vient recouvrir l'avant et l'arrière en entourant la tige de selle.

La chute va devenir plus rapide au fur et à mesure de votre apprentissage. Lorsque vous parviendrez à rouler quelques mètres, exercez-vous à vous réceptionner en faisant plusieurs pas vers l'avant. Votre réception sera complètement amortie et vous éviterez en cas de chute violente de tomber sur les pieds puis sur les poignets.
L'échauffement est le deuxième volet de la préparation. Après quelques jours de pratique, des crispations au niveau du cou et des épaules sont fréquentes. Il ne faut donc pas hésiter à inclure des exercices d'**échauffement** et de **relaxation** avant, pendant ou après l'activité.

## *3: S'élancer*

C'est le moment de se jeter à l'eau. Pour apprendre à nager, il n'y a pas d'autre solution. On peut passer des heures à simuler les mouvements de la brasse sur un tabouret mais cela n'aura qu'un rapport indirect avec l'apprentissage dans l'eau.

En monocycle, on établira une analogie avec la phase « s'élancer » pour mieux expliquer que la première phase, "les premiers pas ", n'aide pas vraiment à la pratique autonome du monocycle.

A présent élancez-vous sans longer de mur et sans le soutien permanent d'un coéquipier.

Démarrez soit à partir d'un poteau ou d'un mur, soit avec l'aide d'un complice (la première possibilité va permettre une pratique totalement autonome).
Élancez-vous en vous **basculant** doucement vers l'avant. Ce mouvement va vous amener à donner un coup de pédale pour compenser la sensation de chute.
Le coup de pédale doit être assez énergique pour donner un bon départ à son monocycle mais il faut rester souple et **régulier** si l'on ne veut pas passer devant ou bien derrière sa roue.
Vos épaules seront **ouvertes**, la portée de votre regard **lointain** et votre ceinture abdominale bien **ferme** (certains disent gainée).

C'est ici qu'il va falloir mobiliser toute votre énergie. Acceptez d'y consacrer le temps nécessaire (entre 10 à 30 séances de 1h30).
Avec obstination, recommencez ce mouvement avec les conseils d'un coéquipier monocycliste.
Répétez ce mouvement en vous concentrant sur un seul paramètre. Vous pouvez jouer sur l'inclinaison du départ, sur la rapidité du pédalage et sur la contraction de la ceinture abdominale. Ensuite vous jouerez sur la régularité des coups de pédale et l'appui de l'entrejambe sur la selle. Enfin vous améliorerez la projection du buste et le déplacement en avant du bassin.

Le choix du terrain en pente douce peut **faciliter le démarrage** car se pencher en avant pour faire partir son monocycle n'est pas un geste qui va de soi.
Si vous appréhendez de vous laisser entraîner par la descente, optez pour l'autre départ.
Dans cette situation, le démarrage se fait quasiment tout seul. Il suffit d'accompagner l'élan de sa roue par un pédalage **bien réparti,** en évitant de pédaler par à-coups. Reproduire ce départ en jouant sur le positionnement du haut du corps et sur la vitesse de pédalage.

Une dernière recommandation, ayez le réflexe de vous réceptionner sur vos deux pieds. Mais comme conseillé pour l'apprentissage des chutes, il ne faut pas rattraper son monocycle, sous peine de compromettre vos progrès.

## *4: Se perfectionner*

Ici, on peut exploiter deux méthodes pédagogiques. La première se basera sur une approche théorique. La deuxième sera une méthode par activités.
*Certaines personnes ont besoin de comprendre un mouvement avant de le faire tandis que pour d'autres, il faut l'éprouver spontanément pour l'assimiler.*
Bien sûr, chacun va nuancer son approche et élaborer sa propre méthode en fonction du contexte, des personnes, du geste …

Essayons modestement d'expliquer le phénomène qui permet de rouler sur une roue.
En première analyse, on constate évidemment qu'il s'agit d'un équilibre dynamique; comme celui du cycliste sur son vélo.

Mais ici, c'est l'**intensité** du pédalage qui **interagit** contre le **déséquilibre** vers l'avant qui va créer l'équilibre. Notez bien que le terme « contre » signifie à la fois « en opposition » mais aussi « en rapport avec ».
Autrement dit, tout est dans le **dosage** de la vitesse de la roue en fonction du placement de son centre de gravité ou bien à l'inverse dans le positionnement de son corps par rapport aux appuis sur les pédales.
Par exemple, pour prendre de la vitesse, on va projeter son buste, ses hanches et ses bras en avant et parallèlement on va augmenter la vitesse de pédalage. Au contraire, si l'on souhaite rouler au ralenti, il faudra se tenir droit, « bien calé» dans le creux de sa selle et se stabiliser délicatement sur les deux pédales.

Après l'aspect théorique, présentons sous forme d'un tableau (page suivante) quelques exemples de situations amenant à ressentir intuitivement la position la plus adaptée.

On va enfin pouvoir lâcher dans la nature notre monocycliste débutant à condition de l'avoir aussi initié à l'arrêt, aux virages et à la montée sur son monocycle. Avec ce bagage de base, sa pratique deviendra autonome: il pourra progresser seul et pourquoi pas transmettre son nouveau savoir.

Pour **s'arrêter**, il suffit de ralentir puis de basculer doucement vers l'arrière. La jambe la plus forte vient ensuite se poser au sol et on attrape sa selle sur le devant. Pensez à rester droit jusqu'à l'arrêt et à ne pas saisir la selle trop tôt.
Le basculement peut se faire vers l'avant avec la selle attrapée sur l'arrière mais la sensation n'est pas très agréable.
Avec un peu d'expérience, l'arrêt pourra se faire de plus en plus brusquement.

Pour **virer** à droite par exemple, il faut pousser sur sa hanche et se pencher franchement vers le bras qui se tend à droite. Le pédalage s'accélère; le bras gauche indique l'avant.
L'inclinaison obtenue va déclencher le virage. Ce déclenchement sera aidé au début en vissant le haut du buste à droite. Mais le vissage du corps peut contrarier l'inclinaison.
Si cette image peut vous aider: on a l'impression que la main droite agrippe une barre verticale imaginaire et que l'on tourne autour.
Pensez à vous entraîner aussi bien à droite qu'à gauche.

Pour **la montée** la plus simple, on pose un pied sur une pédale dirigée vers soi et en bas (manivelles réglées à peu près à 8h10). On cale la selle entre ses cuisses (bien remonter vos testicules, les garçons…).
On part d'une bonne impulsion du pied au sol pour relever le monocycle verticalement. En se recroquevillant, en s'appuyant brièvement sur l'autre pied et en se penchant vers l'avant, on projette le pied sur la pédale restée en l'air. Enfin on donne un puissant coup de pédale en se relevant complètement tandis que les coudes s'écartent pour apporter de la stabilité.

| POSITION Á OBTENIR | SITUATION PROPOSÉE | *REMARQUES* |
|---|---|---|
| Position bien droite. | Rouler en portant un petit chapeau sur la tête. | *Le chapeau tombera facilement en cas de position incorrecte.* |
| Le bassin poussé vers l'avant et les épaules ouvertes. | Prendre la posture d'un très gros personnage. | *Un jeune enfant gonflera son ventre.* |
| Le torse projeté devant et les coudes en arrière. | Bomber fièrement le torse. | *La tête va automatiquement se relever.* |
| Se tenir parfaitement droit. | S'appuyer lourdement sur son entrejambe. | *Stabilisation du monocycle et amélioration de l'équilibre.* |
| Position bien droite.<br>Améliorer la régularité du pédalage. | Être léger sur ses pédales, pouvoir pivoter ses pieds.<br>Ou bien avoir l'impression de pédaler mollement. | *Exercice utile pour réajuster ses pieds juste après la montée. Permet d'affiner son équilibre.* |
| Amélioration de l'appui.<br>Pouvoir passer des obstacles. | S'appuyer fermement sur ses pédales. Pouvoir se lever de sa selle. | *Sentir ses pieds complètement « collés » aux deux pédales.* |
| Placement des coudes et des bras au niveau des hanches.<br>Centre de gravité plus bas. | Placer ses mains comme un orateur debout s'appuyant sur une table. | *Aide aussi à détendre ses épaules et ses bras.* |
| Descendre son centre de gravité. | Sentir ses épaules molles, faire tomber ses bras. | *Exercice de relaxation.* |
| Placement du bassin en avant. | Poser les mains sur les hanches. | *Raffermit le maintien de la ceinture abdominale.* |
| Ouverture des épaules.<br>Projection du buste. | Poser les mains sur les épaules. | *Le centre de gravité sera repoussé en avant mais rehaussé.* |
| Position du corps par rapport à la vitesse de pédalage. | Alterner accélération, ralentissement. | *Pour monocycliste confirmé.* |
| Ouverture des épaules.<br>Projection du buste. | Pointer exagérément le menton et le cou en avant. | *Le centre de gravité sera repoussé vers l'avant.* |
| Jouer sur la rotation du haut du corps et sur l'ondulation des hanches. | Zigzaguer et slalomer sur le monocycle. | *Pour monocycliste confirmé.* |
| Amélioration de l'appui.<br>Savoir se lever de sa selle | Rouler sur des petites branches, des petits obstacles. | *On doit avoir l'impression d'écraser les branches avec sa roue.* |
| Améliorer la précision de l'appui sur les pédales. | Pédaler sur le tiers avant du pied. | *Les chevilles vont apporter plus de puissance et de souplesse aux appuis.* |
| Mieux rythmer et mieux répartir le pédalage.<br>Apporter de la puissance. | Pédaler en comptant : « 1, 2, 3, 4, 1, 2, 3, 4, 1, 2, 3, 4… ». | *Permet de mieux contrôler l'interaction pédalage/déséquilibre.* |

# Glossaire

| Français | Anglais | Allemand |
|---|---|---|
| Monocycle | Unicycle | Einrad |
| Pneu | Tyre | Mantel |
| Chambre à air | Tube | Schlauch |
| Jante | Rim | die Felge |
| Rayon | Spoke | Speichensatz |
| Axe | Axle | die Nabe |
| Roulement | Bearing | Lager |
| Roue | Wheel | Rad |
| Pédale | Pedal | Pedale |
| Manivelle | Crank | Kurbel |
| Fourche | Fork | Gabel |
| Selle | Seat | Sattel |
| Tube de selle | Seat post | Sattelstütze |
| Rouler | To ride | Fahren |
| Marcher sur la roue | Wheel walking | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

# Bibliographie commentée

**Maud Caillaud, Philippe Quaglia**

## *Ouvrage en français*

**Le monocycle**, Bartlomiej Soroczynski, Éditions Logiques. ASIN : 2893816282, 97 pages.

Après un paragraphe minimal sur l'histoire du monocycle, se succèdent de petits paragraphes sur le matériel, les pays où l'on fait du monocycle, et sur l'histoire de l'auteur dont le père et la mère étaient artistes de cirque et qui a fait du monocycle dès l'âge de 4 ans, avant de savoir faire du vélo. Ensuite, l'auteur présente ce qu'il pense du mono, ce qu'on ressent quand on sait en faire, les qualités qu'il attribue au mono, etc...(cette partie où il décrit les sensations que lui procure le monocycle est bien vue, et, quand on est débutant, donne vraiment envie de pratiquer). Enfin la majeure partie du livre est consacrée à expliquer avec des photos et des commentaires comment apprendre à rouler (avec assistance puis sans). Il explique aussi un peu quelques figures mais c'est très succinct. Par exemple il n'explique pas comment faire de petits sauts. En résumé, c'est plutôt un livre pour les débutants qui ont besoin de comprendre de façon très détaillée comment marche (roule) un monocycle.

## *Ouvrages en autres langues*

**The complete book of Unicycling**, Dr J. Willey, Solipaz Publishing Compagny. ISBN 0-913999-05-9

Ce livre de 189 pages format A4, qui n'a malheureusement jamais été traduit en français, est une petite "bible" du monocycle. La qualité de l'impression laisse un peu à désirer, et les graphiques semblent dater des années 70, mais ces deux remarques mises à part, c'est vraiment le livre de référence pour les monocyclistes qui lisent l'anglais. Le chapitre sur l'histoire du monocycle est très complet, et la plupart des aspects du monocycle (à l'exception notable du trial) sont abordés: mécanique, équipement, apprentissage, artistique et figures, artistique en groupe, girafes, records, etc...

**How to build Unicycle and artistic bicycle**, Dr J. Willey, Solipaz Publishing Compagny. ISBN 0-913999-13-X

Du même auteur que le précédent, ce petit livre (80 pages format A4) tente d'expliquer comment réaliser soi-même un monocycle. A mon avis, les vrais bricoleurs y arriveront sans ce livre, et les non bricoleurs n'y arriveront pas même avec ce livre. Par contre, il présente toute une collection de monocycles et girafes tous plus compliqués et incroyables que les autres: girafe à 1 roue et demi, monocycle tandem, girafe tandem à 2 étages, etc...

**Einrad Fahren**, Sebastian Höher, Rowohlt Tashenbuch, ISBN 3-499-18654-3

Je possède ce livre (176 pages, format "poche"), mais mon niveau en allemand ne me permet pas de juger de son intérêt. Je crois qu'il a été traduit dans d'autres langues, en anglais, et peu-être en français... Après un chapitre sur l'échauffement, il semble présenter une bonne description des figures, du niveau débutant à avancé, et est illustré de bonnes photos.